Puspakom Sdn Bhd lwn Multi-Purpose Insurans Bhd dan satu lagi rayuan

MAHKAMAH RAYUAN (PUTRAJAYA) — RAYUAN SIVIL NO W-02(NCVC)(W)-424–03 TAHUN 2017 DAN W-01(NCVC)(W)-95–03 TAHUN 2017
ZALEHA YUSOF, YAACOB MD SAM DAN LAU BEE LAN HHMR
6 SEPTEMBER 2022

Tort — Kecuaian — Kemalangan jalan raya — Rayuan terhadap keputusan Mahkamah Tinggi — Mahkamah Tinggi membenarkan tuntutan plaintif terhadap defendan-defendan — Sama ada plaintif mempunyai locus standi untuk membawa tindakan terhadap defendan ketiga, keempat, kelima dan keenam

Multi-Purpose Insurans Bhd ('plaintif') sebagai sebuah syarikat insuran telah bersetuju atas permintaan SK Murni & Tours & Travel Sdn Bhd ('defendan pertama') mengisukan satu polisi perlindungan insuran pengangkutan komersil ke atas sebuah bas ('AFX 2266') milik defendan pertama. Defendan pertama mendapat lesen untuk mengoperasikan AFX 2266 sebagai bas persiaran melalui lesen yang dikeluarkan oleh Kementerian Pelancongan di bawah Akta Pelesenan Kenderaan Pelancongan 1999 ('lesen operasi'). Melalui satu perjanjian, defendan pertama telah memindahkan semua haknya di bawah lesen operasi kepada San Express Holiday Sdn Bhd ('defendan kedua') untuk defendan kedua menjalankan dan menggunakan serta mengambil alih semua bas-bas milik defendan pertama sebagai bas persiaran dan segala urusan pelancongan yang berkaitan. Puspakom Sdn Bhd ('defendan ketiga') adalah sebuah syarikat yang telah dilantik oleh Kerajaan Malaysia ('defendan keenam') melalui Jabatan Pengangkutan Jalanraya ('defendan keempat') untuk tugas dan tanggungjawab membuat pemeriksaan mandatori terhadap semua kenderaan komersil dan kenderaan awam. Jabatan Kerja Raya ('defendan kelima') ialah sebuah jabatan di bawah defendan keenam yang bertanggungjawab dalam merangka dan membina infrastruktur. Pada 18 December 2010, AFX 2266 yang dipandu oleh pekerja defendan kedua yang membawa penumpang seramai 35 orang pelancong warganegara Thailand telah mengalami kemalangan jalan raya. Akibat daripada kemalangan tersebut, seramai 28 orang penumpang meninggal dunia dan sepuluh penumpang lain mengalami kecederaan. Kesemua mangsa kemalangan kemudiannya secara sendiri atau melalui wakil diri atau orang tanggungan telah membuat tuntutan terhadap plaintif sebagai penanggung insuran AFX 2266. Plaintif telah menyelesaikan dan membayar tuntutan terhadap 16 penumpang yang maut dan sembilan penumpang yang cedera. Melalui pernyataan tuntutan terpinda, plaintif menuntut, antara lain, perintah dan relif-relif berikut terhadap kesemua

defendan: (a) satu indemniti daripada defendan-defendan untuk kerugian yang dialami oleh plaintif; (b) satu deklarasi bahawa defendan-defendan adalah bertanggungjawab untuk menanggung ganti rugi plaintif untuk semua tuntutan terhadap plaintif yang masih belum selesai; dan (c) ganti rugi khas. Penghakiman telah dimasukkan terhadap defendan pertama dan defendan kedua apabila mereka gagal memfailkan pembelaan dan tidak mengambil bahagian dalam perbicaraan tuntutan plaintif tersebut. Oleh itu perbicaraan hanya melibatkan tuntutan plaintif terhadap defendan ketiga, keempat, kelima dan keenam. Mahkamah Tinggi telah membenarkan tuntutan plaintif dan oleh itu, rayuan-rayuan ini oleh defendan ketiga ('Rayuan 424') dan defendan keempat, kelima dan keenam ('Rayuan 95').

Diputuskan, membenarkan rayuan-rayuan:

(1) Kewujudan pengataan dalam dokumen 'assignment' atau penyerahanhak oleh penumpang-penumpang dan waris penumpang-penumpang jelasnya adalah bersyarat yang menghendaki bahawa sebarang tindakan yang hendak dibawa oleh plaintif hendaklah dibawa atas nama penumpang atau waris penumpang. Penyerahanhak atau assignment yang mempunyai syarat tidak boleh membentuk satu penyerahanhak atau assignment yang mutlak atau 'absolute' ke atas plaintif. Plaintif tidak mempunyai hak atau 'vested rights' untuk membawa tindakan ini atas nama plaintif sendiri. Plaintif tidak boleh membawa tindakan ini atas nama plaintif sendiri yang bertentangan dengan kandungan 'Claim Discharge Receipt and Indemnity' yang menjadi dokumen pegangan plaintif dalam membawa tindakan ini. Penyerahanhak oleh penumpang atau waris penumpang kepada plaintif adalah dibuat secara bersyarat kerana terdapatnya pengataan 'you have my authority to, at your own costs, use my name', maka 'assignment' tersebut tidak mutlak dan dengan itu tidak boleh membentuk 'assignment' yang formal untuk secara sah digunakan oleh plaintif untuk membawa tindakan ini terhadap defendan ketiga, keempat, kelima dan keenam. Plaintif juga tidak boleh menggunakan 'Claim Discharge Receipt and Indemnity' tersebut sebagai memberi hak kepada plaintif untuk membawa tindakan tort kecuaian terhadap defendan ketiga, keempat, kelima dan keenam kerana kausa tindakan plaintif adalah bergantung sepenuhnya kepada 'Claim Discharge Receipt and Indemnity' yang cacat dan tidak sah untuk menjadi penyerahanhak yang formal atau mutlak. Plaintif juga berada dalam kedudukan yang 'remote' untuk membawa tindakan tort kecuaian terhadap defendan ketiga, keempat, kelima dan keenam yang mana defendan-defendan tersebut tidak mempunyai apa-apa kewajipan atau tanggungan kontraktual untuk berjaga-jaga terhadap plaintif sebagai penanggung insuran di bawah polisi yang diisukan oleh plaintif kepada defendan pertama. Oleh itu, plaintif tidak mempunyai locus standi untuk membawa tindakan ini

terhadap defendan ketiga, keempat, kelima dan keenam untuk menuntut kembali bayaran yang telah dibuatnya di bawah perintah persetujuan bersama yang dimasuki oleh plaintif dan penumpang-penumpang atau waris penumpang-penumpang bas (lihat perenggan 34 & 36–37).

[English summary

Multi-Purpose Insurans Bhd ('the plaintiff') as an insurance company had agreed at the request of SK Murni & Tours & Travel Sdn Bhd ('the first defendant') to issue a commercial transport insurance cover policy on a bus ('AFX 2266') owned by the first defendant. The first defendant obtained a license to operate AFX 2266 as a tour bus through a license issued by the Ministry of Tourism under the Tourism Vehicle Licensing Act 1999 ('the operating licence'). Through an agreement, the first defendant had transferred all its rights under the operating license to San Express Holiday Sdn Bhd ('the second defendant') for the second defendant to run and use and take over all the buses belonging to the first defendant as tour buses and all tourism affairs that related. Puspakom Sdn Bhd ('the third defendant') was a company that had been appointed by the Malaysian Government ('the sixth defendant') through the Road Transport Department ('the fourth defendant') for the duty and responsibility of making mandatory inspections of all commercial vehicles and public vehicles. The Public Works Department ('the fifth defendant') was a department under the sixth defendant which was responsible for designing and building infrastructure. On 18 December 2010, AFX 2266 driven by an employee of the second defendant carrying 35 Thai tourists had a road accident. As a result of the accident, a total of 28 passengers had died and ten other passengers were injured. All accident victims then personally or through personal representatives or dependents had made a claim against the plaintiff as the insurer of AFX 2266. The plaintiffs had settled and paid claims against 16 dead passengers and nine injured passengers. Through the amended statement of claim, the plaintiff claimed, among others, the following orders and reliefs against all the defendants: (a) an indemnity from the defendants for the losses suffered by the plaintiff; (b) a declaration that the defendants were liable to indemnify the plaintiff for all outstanding claims against the plaintiff; and (c) special damages. A judgment was entered against the first defendant and the second defendant when they failed to file a defence and did not participate in the trial of the plaintiff's claim. Therefore, the trial only involved the plaintiff's claim against the third, fourth, fifth and sixth defendants. The High Court had allowed the plaintiff's claim and therefore, these appeals by the third defendant ('Appeal 424') and the fourth, fifth and sixth defendants ('Appeal 95').

Held, allowing the appeals:

(1) The existence of a provision in the assignment or transfer of rights

document by the passengers and the heirs of the passengers was clearly conditional which required that any action to be brought by the plaintiff must be brought in the name of the passenger or the heirs of the passengers. A transfer of rights or an assignment that had conditions could not constitute an absolute transfer of rights or assignment to the plaintiff. The plaintiff did not have the right or 'vested rights' to bring this action in the plaintiff's own name. The plaintiff could not bring this action in the plaintiff's own name which was contrary to the content of the 'Claim Discharge Receipt and Indemnity' which was the plaintiff's main document in bringing this action. The transfer of rights by the passengers or the passengers' heirs to the plaintiff was made conditional because of the statement 'you have my authority to, at your own costs, use my name' was not absolute and thus could not constitute a formal assignment to be legally used by the plaintiff to bring this action against the third, fourth, fifth and sixth defendants. The plaintiff also could not use the 'Claim Discharge Receipt and Indemnity' to give the plaintiff the right to bring a tort action against the third, fourth, fifth and sixth defendants because the plaintiff's cause of action was entirely dependent on the defective and invalid 'Claim Discharge Receipt and Indemnity' to be a formal or absolute transfer of rights. The plaintiff was also in a 'remote' position to bring a negligence tort action against the third, fourth, fifth and sixth defendants where the defendants did not have any contractual duty or duty of care towards the plaintiff as an insurer under the policy issued by the plaintiff to the first defendant. Therefore, the plaintiff did not have locus standi to bring this action against the third, fourth, fifth and sixth defendants to claim back the payment they had made under the mutual consent order entered by the plaintiff and the passengers or the passengers' heirs of the bus (see paras 34 & 36–37).]

Kes-kes yang dirujuk

Caparo Industries plc v Dickman and others [1990] 1 All ER 568, HL (dirujuk)
Hipparion (M) Sdn Bhd v Chung Khiaw Bank Ltd [1989] 2 MLJ 149, MA (dirujuk)
Malaysian International Merchant Bankers Bhd v Malaysian Airlines System Bhd [1982] 2 MLJ 59 (dirujuk)
Malaysian National Insurance Sdn Bhd v Lim Tiok [1997] 2 MLJ 165, MA (dirujuk)
Nouvau Mont Dor (M) Sdn Bhd v Faber Development Sdn Bhd [1984] 2 MLJ 268, MP (dirujuk)
Teo Kim Kien & Ors v Lai Sen & Anor [1980] 2 MLJ 125, MP (dirujuk)

Undang-undang yang dirujuk

Akta Akuan Berkanun 1960
Akta Insuran 1996 (dimansuhkan oleh Akta Perkhidmatan Kewangan 2013)
Akta Keterangan 1950

A Akta Lembaga Lebuhraya Malaysia (Perbadanan) 1980
Akta Lembaga Pelesenan Kenderaan Perdagangan 1987 s 19
Akta Pengangkutan Jalan 1987 ss 94, 95, 96(1), (3), 126
Akta Syarikat 1965 (dimansuhkan oleh Akta Syarikat 2016)
Akta Undang-Undang Sivil 1956 s 4(3)

B

Rayuan daripada: Guaman Sivil No 21NCVC-86–12 Tahun 2013 (Mahkamah Tinggi, Kuala Lumpur)

Nadzarin Wok Nordin (Shazryll Aizad Rachel dan Loi Guong Li bersamanya)
C *(Nadzarin Kuok Puthucheary & Tan) dalam Rayuan Sivil No W-02(NCVC)(W)-424–03 Tahun 2017 bagi pihak perayu.*
Zureen Ellina Mohd Dom (Saffizah Omar bersamanya) dalam Rayuan Sivil No W-01(NCVC)(W)-95–03 Tahun 2017 bagi pihak perayu.
Sreether Sundaram (Murali B Pillai & Assoc) dalam Rayuan Sivil
D *No W-02(NCVC)(W)-424–03 Tahun 2017 dan W-01(NCVC)(W)-95–03 Tahun 2017 bagi pihak responden.*

Yaacob Md Sam HMR:

E PENGENALAN

[1] Terdapat dua rayuan di hadapan kami. Rayuan Pertama No W-02(NCVC)-(W)-424–03 Tahun 2017 ('Rayuan 424') oleh Puspakom Sdn Bhd terhadap keputusan Mahkamah Tinggi bertarikh 24 February 2017.

F

[2] Rayuan Kedua No W-01(NCVC)(W)-95–03 Tahun 2017 ('Rayuan 95') ialah oleh Ketua Pengarah Jabatan Pengangkutan Jalanraya, Ketua Pengarah Jabatan Kerja Raya, dan Kerajaan Malaysia.

G

[3] Di Mahkamah Tinggi, plaintif ialah Multi-Purpose Insurans Bhd dan defendan-defendan ialah SK Murni & Tours & Travel Sdn Bhd (defendan pertama); San Express Holiday Sdn Bhd (defendan kedua); Puspakom Sdn Bhd (defendan ketiga); Ketua Pengarah Jabatan Pengangkutan Jalanraya
H (defendan keempat); Ketua Pengarah Jabatan Kerja Raya (defendan kelima); dan Kerajaan Malaysia (defendan keenam).

[4] Untuk tujuan alasan penghakiman kami ini, pihak-pihak akan dirujuk sebagaimana mereka dirujuk di Mahkamah Tinggi.

I

[5] Pada 24 February 2017, Yang Arif Hakim Mahkamah Tinggi, setelah perbicaraan, telah membenarkan tuntutan plaintif (Multi-Purpose Insurans Bhd), dan membuat perintah-perintah berikut terhadap kesemua defendan-defendan menanggung rugi dan membayar kepada plaintif wang

sejumlah RM1,996,524, mengikut pecahan seperti berikut:

(a) jumlah wang sebanyak RM1,351,400 dan RM304,124, iaitu seperti yang dinyatakan di lampiran B dan C masing-masing;

(b) jumlah wang sebanyak RM341,000 seperti yang dinyatakan di lampiran D;

(c) faedah pada kadar 4% setahun atas jumlah wang sebanyak RM1,996,524 dari 2 Disember 2013, tarikh pemfailan tindakan ini sehingga tarikh penyelesaian penuh;

(d) kos tindakan ini sebanyak RM50,000 dibayar oleh defendan ketiga (Puspakom); dan

(e) kos tindakan ini sebanyak RM50,000 dibayar oleh defendan keempat, kelima dan keenam (Ketua Pengarah Jabatan Pengangkutan Jalanraya, Ketua Pengarah Jabatan Kerja Raya, Kerajaan Malaysia).

[6] Tidak berpuas hati terhadap keputusan YA Hakim Mahkamah Tinggi tersebut, defendan ketiga, keempat, kelima dan keenam membuat rayuan kepada mahkamah ini. Kedua-dua Rayuan 424 dan Rayuan 95 tersebut telah didengar secara bersama.

[7] Setelah mendengar dan menimbangkan hujahan pihak-pihak serta meneliti rekod-rekod rayuan, kami telah membenarkan kedua-dua rayuan tersebut dengan kos masing-masing sebanyak RM100,000. Kami memberikan alasan-alasan mengapa kedua-dua rayuan tersebut dibenarkan.

LATAR BELAKANG

[8] Plaintif ialah sebuah syarikat insuran yang diperbadankan di Malaysia di bawah Akta Syarikat 1965 dan mengendalikan urusan dan perniagaan sebagai sebuah syarikat insuran di bawah Akta Insuran 1996. Plaintif telah bersetuju atas permintaan defendan pertama mengisukan satu polisi perlindungan insuran pengangkutan komersil ke atas sebuah bas nombor pendaftaran AFX 2266 milik defendan pertama melalui Polisi No PA7320803 untuk tempoh 7 Disember 2010 hingga 6 Disember 2011 (lihat ms 897–904 Ikatan Teras Bersama (Jld 4)).

[9] Defendan pertama adalah pemilik berdaftar pelbagai jenis bas, antaranya sebuah bas nombor pendaftaran AFX 2266, jenis Nisan dengan kapasiti penumpang 19 orang yang didaftarkan atas nama defendan pertama pada 16 Ogos 2006. Defendan pertama mendapat lesen untuk mengoperasikan bus AFX 2266 (disebut bus AFX 2266 selepas ini) sebagai bas persiaran melalui lesen yang dikeluarkan oleh Kementerian Pelancungan di bawah Akta Pelesenan Kenderaan Pelancongan 1999 (Rujukan Lesen

KPL/LN3402–08/03(03110)) ('lesen operasi').

[10] Melalui satu perjanjian, defendan pertama telah memindahkan semua haknya di bawah lesen operasi kepada defendan kedua untuk defendan kedua menjalankan dan menggunakan serta mengambil alih semua bas-bas milik defendan pertama sebagai bas persiaran dan segala urusan pelancongan yang berkaitan. Sebagai balasan kepada perjanjian itu, defendan kedua bertanggung jawab, antara lain, untuk menyelenggara bas; membayar sejumlah saraan wang yang dipersetujui kepada defendan pertama serta membayar wang pendahuluan dan bayaran ansuran sewa beli bulanan untuk pembelian bas-bas yang dibeli oleh defendan pertama.

[11] Defendan ketiga (Puspakom) adalah sebuah syarikat yang telah dilantik oleh defendan keenam (Kerajaan Malaysia) melalui defendan keempat (Jabatan Pengangkutan Jalanraya) untuk tugas dan tanggungjawab membuat pemeriksaan mandatori terhadap semua kenderaan komersil dan kenderaan awam termasuk kenderaan persendirian untuk pengesahan kebolehfungsian kenderaan berkaitan di jalanraya (*roadworthy vehicle*) dan untuk tujuan pembiayaan sewa-beli, pemilikan pendaftaran pertama, tukar nama pemilik dan perlindungan insuran.

[12] Defendan keempat ialah sebuah jabatan di bawah defendan keenam dan bertanggungjawab menguatkuasakan Akta Pengangkutan Jalan 1987 dan peraturan-peraturan di bawahnya terhadap semua jenis kenderaan termasuk kenderaan komersil, meluluskan rekaan dan reka bentuk binaan bas dan menyelaras serta mengawalselia defendan ketiga dalam perkara kualiti dan standard pemeriksaan kenderaan-kenderaan yang memerlukan pemeriksaan.

[13] Defendan kelima ialah sebuah jabatan di bawah defendan keenam yang bertanggungjawab dalam merangka dan membina infrastruktur seperti jalan raya dan bangunan-bangunan kerajaan.

KEMALANGAN

[14] Pada 18 Disember 2010, bus persiaran AFX 2266 yang dipandu oleh Omar bin Shahidan (pemandu) iaitu pekerja defendan kedua, yang membawa penumpang seramai 35 orang pelancong warganegara Thailand telah mengalami kemalangan jalan raya di KM 15 Jalan Simpang Pulai-Cameron Highlands (Jalan Keramat Pulai). Bas tersebut gagal melepasi selekoh jalan dan telah melanggar penghadang pemisah (*divider*) jalan raya dan tergelincir jatuh memasuki ke atas jalan raya bersebelahan.

[15] Nama-nama 35 penumpang bas AFX 2266 ialah seperti di dalam

Senarai A kepada penyataan tuntutan terpinda plaintif (ms 55 Ikatan Teras Bersama (Jld 1)).

[16] Akibat daripada kemalangan tersebut, seramai 28 orang penumpang bas AFX 2266 meninggal dunia dan sepulih penumpang lain mengalami kecederaan. Kesemua mangsa kemalangan kemudiannya secara sendiri atau melalui wakil diri atau orang tanggungan telah membuat tuntutan terhadap plaintif sebagai penanggung insuran bas AFX 2266. Plaintif telah menyelesaikan dan membayar tuntutan terhadap 16 penumpang yang maut (lampiran B pernyataan tuntutan terpinda ms 56 Ikatan Teras Bersama (Jld 1)) dan sembilan penumpang yang cedera (lampiran C pernyataan tuntutan terpinda ms 57 Ikatan Teras Bersama (Jld 1)). Keseluruhan jumlah bayaran untuk 16 penumpang yang maut ialah RM1,351,400, manakala untuk sembilan penumpang yang cedera keseluruhan bayaran berjumlah RM304,124.

[17] Melalui pernyataan tuntutan terpinda, plaintif menuntut, antara lain, perintah dan relif-relif berikut terhadap kesemua defendan-defendan:

(a) suatu indemniti daripada defendan-defendan untuk kerugian yang dialami oleh plaintif dalam jumlah RM1,351,400 dan RM304,124 seperti yang dinyatakan dalam lampiran B dan C masing-masing;

(b) satu deklarasi bahawa defendan-defendan adalah bertanggungjawab untuk menanggung ganti rugi plaintif untuk semua tuntutan terhadap plaintif yang masih belum selesai seperti di lampiran D; dan

(c) ganti rugi khas bernilai RM351,825.98 yang merupakan jumlah yang dibelanjakan oleh plaintif akibat daripada kemalangan tersebut.

PROSIDING DI MAHKAMAH TINGGI

[18] Penghakiman telah dimasukkan terhadap defendan pertama dan defendan kedua apabila mereka gagal memfailkan pembelaan dan tidak mengambil bahagian dalam perbicaraan tuntutan plaintif tersebut. Oleh itu perbicaraan hanya melibatkan tuntutan plaintif terhadap defendan ketiga, keempat, kelima dan keenam.

[19] Di Mahkamah Tinggi, isu-isu berikut telah dipersetujukan oleh pihak-pihak sebagai isu-isu yang perlu diputuskan oleh YA Hakim Mahkamah Tinggi ('hakim bicara') dalam tuntutan plaintif terhadap defendan ketiga (rujuk perenggan 24 alasan penghakiman di ms 21 Ikatan Teras Bersama (Jld 1):

> Issues to be tried between the plaintiff and D3 (Puspakom)
>
> 24. These are the agreed issues for trial between plaintiff and D3 —

(i) whether D3, in the course of its duty to inspect the build of the Bus during the initial inspection, had negligently and/or deliberately and/or recklessly, failed to ensure that the build of the Bus was as per the approved engineering design, including but not limited to, its failure to note that the chassis of the Bus had been modified and/or changed from a step ladder chassis with spring leaf suspension (the original engineering specification) to a drop ladder chassis with air suspension and/or superstructure of Bus was substandard and/or different from the approved engineering design;

(ii) whether D3 in the course of his duty to inspect the Bus during the mandatory period inspection, had negligently and/or deliberately and/or recklessly, allowed the Bus to pass at the 2nd inspection on 12 November 2010; including but not limited to, its failure to note that the Bus had been converted to a 43-seater when the Bus was in fact only licensed for 19-seater and its failure to ensure that the Bus was roadworthy when the brakes were faulty during the first inspection on the same;

(iii) Whether the accident was caused and/or materially contributed to by D3's negligent and/or breach of contractual and/or statutory requirements and/or breach their public or social obligations;

(I will refer to issues (i)–(iii) as the breach of duty/negligent issues)

(iv) whether the plaintiff was compelled to make payment on the claim made by passengers and/or representatives of the passengers involved in the accident pursuant to s 96 of the Road Transport Act 1987 (the Act) and/or entitled to seek an order from court to avoid the insurance policy pursuant to s 89 to 107 of the Act;

(v) whether the plaintiff has any right, subrogated or assigned, and/or locus to bring this action against D3; and

(vi) whether the plaintiff is entitled to initiate this action against D3 pursuant to ss 89 to 107 of the Act in view of the fact that D1 had breached its insurance policy with the plaintiff.

(Issues (iv)–(vi) are in respect of the locus standi issues).

[20] Isu-isu berikut pula telah dipersetujukan oleh pihak-pihak sebagai isu-isu yang perlu diputuskan oleh hakim bicara dalam tuntutan plaintif terhadap defendan keempat, kelima dan keenam (rujuk perenggan 27 alasan penghakiman di ms 24 Teras Bersama (Jld 1):

Issues between plaintiff and D4–D6

27. These are the issues as between the plaintiff and D4–D6:

(i) whether D4, had negligently and/or deliberately and/or recklessly, approved the engineering plan of the Bus; including but not limited to, its failure to properly examine the technical design of the Bus and its failure to note that the engineering plan did not comply with the international safety standards;

(ii) whether D4, had negligently and/or deliberately and/or recklessly, failed to

ensure that the build of the Bus was as per the approved engineering design, including but not limited to, its failure to note that the chassis of the Bus had been modified and/or changed from a step ladder chassis with spring leaf suspension (the original engineering specification) to a drop ladder chassis with air suspension and/or superstructure of Bus was substandard and/or different from the approved engineering design;

(iii) whether D4, by abrogating its statutory duty/or responsibilities to D3, had negligently and/or deliberately and/or recklessly, failed to impose a mechanism on D3 to ensure that D3 through its employees or agents, carry out the inspection on the Bus to ensure that it was roadworthy;

(iv) whether D4, by abrogating its statutory duty and/or responsibilities to D3, is vicariously liable for any action or claim that were caused by the negligence of D3 through its employees or agents in the course of its inspection on the Bus;

(v) whether D5, in the course of its statutory duty, had negligently and/or deliberately and/or failed to ensure that the camber, curve and width of the road where the accident occurred (the road) was appropriately and adequately designed and in accordance with international standards;

(vi) whether D5, in the course of its statutory duty, had negligently and/or deliberately and/or recklessly, failed to ensure that the safety barrier on the road has steel reinforcements and built according to the prescribed specifications;

(vii) whether D5, in the course of its statutory duty, had negligently and/or deliberately and/or recklessly, failed to ensure that sufficient warnings and/or remedial action taken for vehicles to travel safely on the road considering the previous accidents on the road;

(viii) whether D6, as the Government of Malaysia, by abrogating its statutory duty and/or responsibilities to D3, D4 and D5 had negligently and/or deliberately and/or recklessly, failed to impose a mechanism on D3, D4 and D5 to ensure that all vehicles are roadworthy and the road is safe for all vehicles to travel on;

(ix)whether the accident was caused and/.or materially contributed by the defendants' negligence and/or breach of contractual and/or statutory duties and/or failure to comply with the statutory requirements and/or breach of their public or social obligations;

(Issues (i)–(ix); are in respect of breach of duty/negligence issues)

(x) whether the plaintiff was compelled to make payment on the claim made by passengers and/or representatives of the passengers involved in the accident pursuant to s 96 of the Road Transport Act 1987 (the Act) and/or entitled to seek an order from court to avoid the insurance policy pursuant to ss 89 to 107 of the Act;

(xi) whether the plaintiff has the right or locus to bring this action against D4, D5 and D6; and

(xii) whether the plaintiff is barred by the principle of estoppel/res judicata from bringing this action against D4, D5 and D6.

(Issues (x)–(xii); Locus standi issues).

[21] Dalam isu locus standi plaintif membawa tindakan ini terhadap defendan ketiga, keempat, kelima dan keenam, hakim bicara telah memutuskan seperti berikut (ms 42–43 Ikatan Teras Bersama (Jld 1)):

> 75. The position taken by the defendants that the plaintiff has no locus standi by virtue of the fact that there is no valid assignment or subrogation of rights and the plaintiff paid at its own peril is, to my mind, untenable as the plaintiff's legal liability arose after the accident took place (see *Malaysian National Insurance Sdn Bhd v Lim Tiok* [1997] 2 MLJ 165) and the insurers were under an obligation to pay. The liability to pay can by way of judgment or an award or a settlement by way of an agreement.
>
> 78. Further, it is also my view that D3–D6, being outsiders to the contract of insurance have no right to question the duty to pay and the form of settlement (see *Kementerian Pertahanan Malaysia & Anor v Malaysian International Shipping Corporation Bhd* [2007] 5 CLJ 393).
>
> 77. The contractual rights between the insurers and the insured will be impinged upon should Defendants' submission hold sway.
>
> 78. Accordingly, given the Plaintiff's claim is also grounded on negligence against the Defendants, it is trite that there is no requirement to prove locus as argued by the defendants. Insofar as negligence is concerned, the issue we are concerned with is whether a duty of care is owed.
>
> 79. In light of the foregoing, I find that the locus standi of the Plaintiff in commencing this action to be a non-issue.'

[22] Dalam isu liabiliti, hakim bicara diakhir perbicaraan, memutuskan seperti berikut (perenggan 90 alalasan penghakiman, ms 47 Ikatan Teras Bersama (Jld 1)):

> 90. Upon the conclusion of the trial and after evaluation of all the evidence adduced I found the Plaintiff had proved, on the balance of probabilities, that D3–D6 owed a duty of care at common law which duty was breached together with their statutory duty ...

RAYUAN PERAYU/DEFENDAN

[23] Untuk memahami isu-isu yang dibangkitan oleh defendan ketiga, keempat, kelima dan keenam dalam rayuan ini, adalah berfaedah kami menurunkan secara keseluruhan isu dan alasan-alasan rayuan yang telah dikemukakan oleh mereka dalam memorandum rayuan masing-masing.

[24] Defendan ketiga (Puspakom), dalam memorandum rayuan yang difailkan telah membangkitkan 21 isu dan alasan-alasan rayuan dalam mencabar keputusan hakim bicara, seperti berikut:

(a) subrogasi hak dan/atau *assignment of rights*:

(i) hakim Mahkamah Tinggi yang bijaksana telah terkhilaf dari segi undang-undang dan fakta apabila tidak mengambil kira bahawa polisi insurans bertarikh 7 Disember 2010 (polisi tersebut) adalah antara plaintif/responden (Multi-Purpose) sebagai syarikat insurans dan defendan pertama sebagai pemilik berdaftar Bas AFX 2266. Oleh yang demikian, Multi-Purpose hanya boleh menerima hak subrogasi dari pemilik polisi insurans sahaja, iaitu, defendan pertama;

(ii) selanjutnya, Hakim Mahkamah Tinggi yang bijaksana telah terkhilaf dari segi undang-undang dan fakta apabila memutuskan bahawa Multi-Purpose mempunyai locus standi untuk memulakan tindakan bagi pihak mangsa-mangsa/wakil mangsa dalam kemalangan pada 20 Disember 2010 (kemalangan tersebut) terhadap Puspakom dan defendan-defendan lain walhal Multi-Purpose telah pun membayar sebahagian mangsa-mangsa kemalangan melalui beberapa penghakiman persetujuan di antara Multi-Purpose dan mangsa-mangsa tersebut di dalam beberapa kes di Mahkamah Sesyen Ipoh;

(iii) hakim Mahkamah Tinggi yang bijaksana telah terkhilaf dari segi undang-undang dan fakta apabila memutuskan bahawa hak subrogasi bukanlah satu keperluan di dalam kes kecuaian selaras dengan kes *Caparo Industries plc v Dickman and others* [1990] 1 All ER 568;

(iv) selanjutnya dan secara alternatif, hakim Mahkamah Tinggi yang bijaksana telah terkhilaf dari segi undang-undang dan fakta apabila gagal mengambil kira bahawa penyerahan hak (*assignment of rights*) daripada mangsa-mangsa/wakil mangsa kepada Multi-Purpose tidak sah dalam perkara tort seumpama ini kerana penyerahan hak tidak boleh berlaku dalam kes yang berkait dengan 'personal injury' yakni bahawa tindakan kausa terhadap Puspakom, jika ada, adalah berunsur satu tindakan 'in personam' dan bukannya 'in rem';

(b) perlanggaran tanggunjawab berjaga-jaga (*breach of duty of care*):

(v) hakim Mahkamah Tinggi yang bijaksana telah khilaf dari segi undang-undang dan fakta apabila beliau merujuk kepada SOP Pemeriksaan Kemalangan sedangkan apa-apa pelanggaran

A tanggungjawab berjaga-jaga (dinafikan) hanya perlu tertumpu kepada tarikh pemeriksaan dan tertumpu kepada SOP pemeriksaan awalan dan/atau pemeriksaan rutin;

B (vi) hakim Mahkamah Tinggi yang bijaksana telah terkhilaf dari segi undang-undang dan fakta apabila beliau merujuk kepada saranan dari laporan MIROS dan tidak merujuk kepada fakta dan undang-undang yang relevan dalam perkara ini;

C (vii) hakim Mahkamah Tinggi yang bijaksana telah terkhilaf dari segi undang-undang dan fakta apabila memutuskan bahawa Multi-Purpose telah berjaya membuktikan di atas imbangan bahawa Puspakom dan defendan-defendan telah melanggar tanggungjawab berjaga-jaga di bawah common law sedangkan tiada bukti yang diarahkan kepada Puspokom dalam perkara ini;

D

(viii) hakim Mahkamah Tinggi yang bijaksana telah terkhilaf dari segi undang-undang dan fakta apabila telah memutuskan bahawa akibat daripada kemalangan tersebut, Puspakom dan defendan-defendan lain bertanggungjawab untuk menanggung rugi (*indemnify*) Multi-Purpose atas jumlah wang yang dibayar Multi-Purpose kepada mangsa-manga/wakil mangsa kemalangan tersebut seperti di bawah polisi tersebut;

E

F

(c) undang-undang insurans permotoran:

G (ix) hakim Mahkamah Tinggi yang bijaksana telah terhilaf dari segi undang-undang dan fakta apabila gagal mengambil kira bahawa Multi-Purpose selaku syarikat insurans telah mendapatkan premium daripada pemilik polisi, iaitu defendan pertama dan oleh itu, Multi-Purpose bertanggungjawab untuk mengakui risiko yang dilindunginya untuk risiko pihak ketiga;

H

(x) lanjutan daripada perenggan tujuh memorandum rayuan ini, hakim Mahkamah Tinggi yang bijaksana telkah terkhilaf dari segi undang-undang dan fakta apabila gagal mengambil kira bahawa sebagai sebuah syarikat insurans, Multi-Purpose telah enggan mengakui polisi mereka sendiri untuk bertanggungjawab memberi perlindungan pihak ketiga kerana is telah memulakan tindakan ini terhadap Puspakom dan defendan-defendan yang lain. Justeru, Multi-Purpose telah melanggar asas undang-undang insurans permotoran (*basic framework of motor*

I

insurance) kerana melindungi risiko pihak ketiga adalah tanggungjawab Multi-Purpose;

(xi) hakim Mahkamah Tinggi yang bijaksana dalam mumutuskan bahawa Puspakom dan defendan-defendan yang lain perlu menanggung rugi Multi-Purpose kerana kemalangan tersebut, telah *depart* daripada niat dan kehendak undang-undang insurans permotoran;

(xii) hakim Mahkamah Tinggi yang bijaksana telah terkhilaf dari segi undang-undang dan fakta apabila gagal mengambil kira bahawa Multi-Purpose mempunyai pilihan di bawah Akta Pengangkutan Jalan 1987 untuk mengelak dariapada polisi tersebut dalam kewujudan slahnyataan oleh defendan pertama, pemilik polisi tersebut;

(xiii) hakim Mahkamah Tinggi yang bijaksana telah terkhilaf dari segi undang-undang dan fakta apabila gagal mengambil kira bahawa Multi-Purpose telah mengambil kedudukan bahawa polisi tersebut adalah didapati secara salahnyata dan/atau salahnyata frod tetapi dalam masa yang sama bergantung kepada polisi tersebut untuk menuntut terhadap Puspakom dan defendan-defendan yang lain.

(d) ketiadaan bukti kukuh:

(xiv) hakim Mahkamah Tinggi yang bijaksana telah terkhilaf dari segi undang-undang dan fakta apabila gagal mengambil kira bahawa Multi-Purpose tidak membuktikan keseluruhan dan/atau mana-mana jumlah tuntutannya ketika perbicaraan dan adjuster yang dilantik oleh Multi-Purppose iaitu Bell Survey sendiri mengakui bahawa tugasan mereka adalah setakat mengumpul dokumen sahaja dan bukan menyemak kandungan dan keesahan dokumen;

(xv) hakim Mahkamah Tinggi yang bijaksana telah terkhilaf dari segi undang-undang dan fakta apabila gagal mengambil kira bahawa 'Discharge Vouchers' yang dikemukakan oleh Multi-Purpose semasa perbicaraan penuh adalah tidak boleh diterima pakai dan tidak sah kerana tidak mematuhi syarat-syarat Akta Keterangan 1950 dan Akta Akuan Berkanun 1960 untuk diguna pakai di mahkamah sebagai bukti kes;

A (xvi) hakim Mahkamah Tinggi yang bijaksana telah terkhilaf dari segi undang-undang dan fakta apabila memutuskan bahawa Puspakom telah melanggar tanggungjawab berjaga-jaganya sedangkan tiada mana-mana keterangan dari saksi mahupun dokumen sedia ada (*contemporaneous documents*) yang mengaitkan kemalangan tersebut dengan pemeriksaan awalan atau pemeriksaan rutin yang dijalankan Puspakom ke atas Bas AFX 2266;

(xvii) hakim Mahkamah Tinggi yang bijaksana telah terkhilaf dari segi undang-undang dan fakta apabila memutuskan bahawa Puspakom telah melanggar tanggungjawab statutory sedangkan tiada bukti yang diarahkan kepada perkara tersebut;

(xviii) hakim Mahkamah Tinggi yang bijaksana telah terkhilaf dari segi undang-undang dan fakta apabila membenarkan tuntutan Multi-Purpose sebanyak RM341,000 seperti di Appendix D Pernyataan Tuntutan sedangkan Appendix D adalah dijudulkan sebagai 'Fatal Claim — Pending' yang mana bayarannya tidak ditentukan;

(xix) lanjutan daripada itu, hakim Mahkamah Tinggi yang bijaksana telah terkhilaf dari segi undang-undang dan fakta apabila membenarkan tuntutan Multi-Purpose sebanyak RM341,000 seperti di Appendix D sedangkan jumlah RM341,000 tidak diplidkan oleh Multi-Purpose;

(xx) hakim Mahkamah Tinggi yang bijaksana telah terkhilaf dari segi undang-undang dan fakta dalam mentafsirkan kes *Malaysian National Insurance Sdn Bhd v Lim Tiok* [1997] 2 MLJ 165 sedangkan fakta kes tersebut dan ratio decidendi tersebut adalah tidak sama dengan fakta kes di sini; dan

(xxi) hakim Mahkamah Tinggi yang bijaksana telah terkhilaf dari segi undang-undang dan fakta apabila beliau menyebelahi pendapat pegawai MIROS yang mengatakan terdapat lebih daripada 19 tempat duduk penumpang pada 12 November 2010 sedangkan pegawai yang sama telah pada 12 Januari 2011 mengesahkan dan menandatangani satu laporan bahawa Bas AFX 2266 tersebut mempunyai 19 tempat duduk penumpang.

[25] Defendan keempat (JPJ), kelima (JKR) dan keenam (Kerajaan Malaysia) pula dalam memorandum rayuan yang difailkan telah membangkitkan 30 isu dan alasan-alasan berikut dalam mencabar keputusan hakim bicara:

(a) Yang Arif Hakim telah terkhilaf secara fakta dan/atau undang-undang apabila memutuskan responden (plaintif Multi-Purpose) mempunyai hak untuk membawa tindakan di atas nama responden sendiri bersandarkan kepada dokumen 'Claims Discharge Receipt and Indemnity' sedangkan dokumen tersebut dengan jelas menunjukkan penumpang-penumpang dan/atau waris penumpang-penumpang bas nombor pendaftaran AFX 2266 (bas tersebut) telah memberikan hak subrogasi dan/atau penyerahanhak formal hak tindakan kepada responden untuk membawa tuntutan ini di atas nama penumpang-penumpang dan/atau waris penumpang-penumpang bas tersebut itu sendiri dan bukannya di atas nama responden;

(b) Yang Arif Hakim telah terkhilaf secara fakta dan/atau undang-undang apabila memutuskan responden mempunyai hak untuk membawa tindakan ini di atas nama responden dengan memilih dan mengambil kira (*pick and choose*) sebahagian sahaja terma yang terkandung di dalam 'Claims Discharge Receipt and Indemnity' dan bukannya melihat secara keseluruhan terma yang terkandung di dalam dokumen yang sama.

(c) Yang Arif Hakim telah terkhilaf secara fakta dan/atau undang-undang apabila memutuskan responden boleh membawa tindakan ini di atas nama responden sendiri dengan mengambil kira fakta bahawa responden juga menyalan pihak yang diinsurankan iaitu defendan pertama sedangkan hak subrogasi responden dalam keadaan kes ini diperolehi daripada (*derived from*) penumpamg-penumpang dan/atau waris penumpang-penumpang bas tersebut dan bukannya defendan pertama kerana responden telah memilih untuk menanggung rugi secara langsung penumpang-penumpang dan/atau waris penumpang-penumpang bas tersebut (*indemnify the passenger directly*) bagi pihak defendan pertama;

(d) Yang Arif Hakim telah terkhilaf secara fakta dan/atau undang-undang apabila memutuskan bahawa dokumen 'Claims Discharge Receipt and Indemnity' tersebut adalah merupakan satu penyerahakkan yang sah sedangkan tidak ada keterangan yang jelas menunjukkan bahawa responden telah memperolehi hak untuk membawa tindakan melalui subrogasi dan/atau penyerahakkan daripada penumpang-penumpang dan/atau waris penumpamg-penumpang bas tersebut sebelum dan/atau semasa tuntutan ini difailkan;

(e) Yang Arif Hakim telah terkhilaf secara fakta dan/atau undang-undang apabila gagal memgambil kira bahawa responden tidak mempunyai hak untuk membawa tuntutan ini terhadap perayu-perayu (defendan keempat, kelima dan keenam) bersadarkan prinsip subrogasi bagi tuntutan yang hanya sebahagian sahaja diselesaikan dan/atau belum diselesaikan langsung semasa tindakan ini difailkan;

(f) Yang Arif Hakim telah terkhilaf secara fakta/dan undang-undang apabila gagal mengambil kira bahawa prinsip subrogasi hanya wujud apabila responden telah menyelesaikan dan/atau membayar kesemua tuntutan yang dibuat oleh penumpang-penumpang dan/atau waris penumpang-penumpang bas tersebut;

(g) Yang Arif Hakim telah terkhilaf secara fakta dan/atau undang-undang apabila memutuskan tidak ada keperluan untuk responden membuktikan locus standi bagi tuntutan berasakan kecuaian di atas alasan isunya hanya menganai sama ada wujudnya kewajipan berjaga-jaga sedangkan locus standi sdalah suatu kehendak asas dan utama undang-undang litigasi yang perlu dipenuhi oleh responden untuk memulakan tindakan ini;

(h) Yang Arif Hakim secara fakta terkhilaf dan/atau undang-undang apabila memutuskan responden mempunyai kewajipan untuk membayar pampasan kepada penumpang-penumpamg dan/atau waris penumpang-penumpang bas tersebut di atas alasan strict liability responden di sisi undang-undang (*legal liability*) wujud apabila berlakunya kemalangan tersebut sedangkan pendekatan tersebut adalah terpakai bagi menentukan hak untuk membawa tindakan undang-undang dan bukannya untuk menentukan kewajipan responden untuk membayar bagi pelepasan *indemnity* (*the obligationto pay in discharge of indemnity*) bagi pihak defendan pertama dalam tindakan kes ini;

(i) Yang Arif Hakim telah terkhilaf secara fakta dan/atau undang-undang apabila gagal mengambil kira bahawa kewajipan responden untuk membayar bagi pelepasan indemnity (*the obligation to pay in discharge of indemnity*) bagi pihak defendan pertama hanya wujud apabila penghakiman telah diperolehi oleh penumpang-penumpang dan/atau waris penumpang-penumpang bas tersebut terhadap defendan pertama sebagaimana yang diperuntukkan di bawah s 96(1) Akta Pengangkutan Jalan 1987;

(j) Yang Arif Hakim telah terkhilaf secara fakta dan/atau undang-undang apabila gagal mengambil kira bahawa s 96(1) Akta Pengangkutan Jalan 1987 hanya terpakai bagi memaksa responden sebagai penanggung insurans (*insurer*) untuk membayar tuntutan-tuntutan yang dibuat oleh penumpang-penumpang dan/atau waris penumpang-penumpang bas tersebut apabila adanya penghakiman diperolehi oleh pihak ketiga iaitu penumpang-penumpang dan/atau waris penumpang-penumpang bas tersebut terhadap defendan pertama sebagai pemegang insurans (*insured*);

(k) Yang Arif Hakim telah terkhilaf secara fakta dan/atau undang-undang apabila gagal mengambil kira bahawa s 96(1) Akta Pengangkutan Jalan

1987 tersebut tidak memperuntukkan hak kepada responden untuk membuat tuntutan bagi menuntut kembali ganti rugi yang telah dibayar kepada penumpang-penumpang dan/atau waris penumpang-penumpang bas tersebut daripada pihak ketiga yang lain seperti perayu-perayu dalam tuntutan ini;

(l) Yang Arif Hakim telah terkhilaf secara fakta dan/atau undang-undang apabila gagal untuk memgambil kira bahawa responden telah gagal untuk melaksanakan hak statutory menafikan atau mengelak daripada membuat pembayaran tersebut di bawah s 96(3) Akta Pengangkutan Jalan 1987 biarpun responden telah mengetahui wujudnya representasi yang salah/salahnyata oleh defendan pertama dan/atau defendan kedua lebih kurang dua tahun sebelum bayaran tersebut dibuat. Atas sebab itu, tindakan responden untuk membuat pembayaran tersebut adalah secara sukarela dan/atau di atas pilihan responden sendiri untuk menanggung liability defendan pertama;

(m) Yang Arif Hakim secara fakta dan/atau undang-undang apabila gagal untuk mengambil kira bahawa dalam keadaan kes ini, responden hanya berhak untuk menuntut kembali ganti rugi yang didakwa telah dibayar (*reimbursement*) daripada/terhadap defendan pertama sepertimana yang diperuntukkan di bawah ss 94 dan 95 Akta Pengangkutan Jalan 1987 kerana pembayaran tersebut dibuat menurut terma yang terkandung di dalam kontrak insurans di antara responden dan defendan pertama;

(n) Yang Arif Hakim telah terkhilaf secara fakta dan/atau undang apabila gagal untuk mengambil kira bahawa responden telah gagal untuk memenuhi keperluan memplidkan peruntukan undang-undang yang khusus dan relevan di bawah Akta Pengangkutan Jalan 1987 yang telah dilanggar oleh perayu-perayu bagi membolehkan responden berjaya dalam kausa tindakan berasaskan pelanggaran terhadap kewajipan statutory terhadap perayu-perayu;

(o) Yang Arif Hakim telah terkhilaf secara fakta dan/atau undang-undang apabila memutuskan bahawa perayu pertama (defendan keempat) dan perayu ketiga (Kerajaan Malaysia) mempunyai kewajipan berjaga-jaga dan wujudnya pelanggaran terhadap kewajipan tersebut di atas alasan perayu pertama telah gagal untuk mengesan antara lain pengubahsuaian bas tersebut sedangkan adalah suatu fakta yang tidak dipertikaikan bahawa pihak JPJ tidak pernah menerima sebarang permohonan dan/atau mengelurakan sebarang kelulusan terhadap pengubahsuaian bas tersebut serta peranan dan tanggungjawab untuk menjalankan aktiviti pemeriksaan terhadap bas tersebut adalah terletak kepada defendan ketiga (Puspakom) sebagaimana yang telah diperuntukkan di bawah s 126 Akta Pengangkutan Jalan 1987;

(p) Yang Arif Hakim telah terkhilaf secara fakta dan/atau undang-undang apabila mengambil kira pertimbangan mengenai wujudnya pengubahsuaian *chasis* terhadap bas tersebut sedangkan pengubahsuaian *chasis* tersebut tidak diplidkan dan/atau dibuktikan oleh responden;

(q) Yang Arif Hakim telah terkhilaf secara fakta dan/atau undang-undang apabila gagal untuk mengambil kira keterangan-keterangan bahawa perayu pertama dan ketiga telah menjalankan tanggungjawab serta mematuhi peruntukan-peruntukan yang berkaitan dengan rekabentuk pelan teknikal bagi tujuan pembinaan bas tersebut sebagaimana yang diperuntukkan di bawah Akta Pengangkutan Jalan 1987 serta kaedah/peraturan di bawahnya;

(r) Yang Arif Hakim terkhilaf secara fakta dan/atau undang-undang apabila memutuskan bahawa perayu pertama dan perayu ketiga mempunyai kewajipan berjaga-jaga dan wujudnya pelanggaran terhadap kewajipan tersebut di atas alasan tidak ada peraturan atau piawaian yang mengawalselia pembinaan dan pemeriksaan pembinaan bas tersebut sedangkan perayu pertama dan perayu ketiga telah mengemukakan keterangan bahawa pihak JPJ mempunyai mekanisma/prosedur tersendiri untuk mengawal selia dan memantau pelaksanaan tugas dan/atau tanggungjawab defendan ketiga bagi memastikan defendan ketiga melaksanakan tugas dan/atau tanggungjawab tersebut mengikut prosedur dan/atau tatacara yang ditetapkan di bawah Akta Pengangkutan Jalan 1987 serta kaedah/peraturan di bawahnya;

(s) Yang Arif Hakim telah terkhilaf secara fakta dan/atau undang-undang apabila gagal untuk memutuskan isu kecuaian sumbangan dipihak defendan pertama dan/atau defendan kedua sedangkan suatu fakta yang jelas defendan pertama dan defendan kedua mempunyai kawalan sepenuhnya terhadap bas tersebut sebelum kemalangan berlaku dan bertanggungjawab untuk mengambil langkah-langkah yang munasabah bagi memastikan bas tersebut adalah dalam keadaan yang selamat dan sesuai untuk digunakan dan mematuhi peraturan yang berkaitan, antara lain, syarat yang dinyatakan di bawah s 19 Akta Lembaga Pelesenan Kenderaan Perdagangan 1987;

(t) Yang Arif Hakim telah terkhilaf secara fakta dan/atau undang-undang apabila bergantung dan mengguna pakai beberapa penemuan fakta serta syor cadangan daripada laporan MIMOS dalam memutuskan liability perayu-perayu sedangkan asas kepada penemuan fakta dan syor cadangan tersebut tidak dikemukakan dan/atau dibuktikan di dalam tuntutan ini;

(u) Yang Arif Hakim telah terkhilaf secara fakta dan/atau undang-undang apabila memutuskan perayu kedua (JKR) dan ketiga telah melanggar kewajipan statutory menurut Akta Lembaga Lebuhraya Malaysia

(Perbadanan) 1980 sedangkan Akta tersebut tidak diplidkan dan tidak pernah dibangkitkan oleh pihak-pihak di dalam tindakan ini;

(v) Yang Arif Hakim telah terkhilaf secara fakta dan/atau undang-undang apabila memutuskan perayu kedua dan ketiga telah gagal untuk melaksanakan kewajipan statutory seperti yang dipildkan sedangkan dakwaan kegagalan tersebut tidak dibuktikan dan keterangan-keterangan yang dikemukakan jelas menunjukkan dakwaan kegagalan yang dibangkitkan bukanlah suatu punca material yang menumbang kepada berlakunya kemalangan tersebut tetapi sebaliknya kemalangan berpunca daripada pemanduan yang laju serta antara lain, pengubahsuaian terhadap bas tersebut;

(w) Yang Arif Hakim telah terkhilaf secara fakta dan/atau undang-undang apabila memutuskan untuk menolak permohonan peguamcara perayu-perayu untuk memasukkan Ikatan Dokumen Tambahan perayu-perayu serta penyata saksi tambahan Shamsuddin bin Sabri (SD6) sedangkan pihak-pihak tiada bantahan terhadap tindakan tersebut serta dokumen-dokumen yang berkaitan adalah lanjutan daripada jawapan SD6 di dalam penyata saksi SD6 yang terdahulu;

(x) Yang Arif Hakim telah terkhilaf secara fakta dan/atau undang-undang apabila gagal untuk mengambil kira bahawa Ikatan Dokumen Tambahan perayu-perayu serta penyata saksi tambahan Shamsuddin bin Sabri (SD6) tersebut adalah suatu keterangan yang menjelaskan lagi keterangan yang sedia ada bagi membantu pihak-pihak serta mahkamah mencapai keputusan yang adil dan saksama;

(y) Yang Arif Hakim telah terkhilaf secara fakta dan/atau undang-undang apabila gagal untuk mengambil kira keterangan-keterangan bahawa tindakan responden merekodkan peghakiman persetujuan dalam beberapa tuntutan berasaskan kucuaian yang difailkan oleh penunpang-penumpang dan/atau waris penunpang-penumpang bas tersebut terhadap defendan pertama di Mahkamah Sesyen Ipoh, telah menyebabkan responden terhalang oleh prinsip *res judicata* daripada menuntut atau mendapatkan semula bayaran yang dikatakan telah dibuat kepada penumpang-penumpang atau waris penumpang-penumpang bas tersebut kerana responden telah mempunyai pengetahuan bahawa wujudnya representasi yang salah/salahnyataan oleh pihak defendan pertama dan sepatutnya mempertikaikan tuntutan tersebut pada masa yang material;

(z) Yang Arif Hakim telah terkhilaf secara fakta dan/atau undang-undang apabila memutuskan untuk membenarkan tuntutan ganti rugi responden mengikut jumlah yang diplidkan seperti mana yang tertera di dalam Appendix B dan C pernyataan tuntutan sedangkan jumlah tersebut adalah suatu yang kabur (*ambiguous*) dan samar-samar (*vague*)

kerana tidak ada sebarang butir-butir terperinci mengenai bayaran yang dibuat untuk mencerminkan jenis ganti rugi iaitu sama ada ianya adalah ganti rugi khas atau ganti rugi am serta penjelasan bagi setiap bayaran kepada setiap seorang penumpang-penumpang dan/atau waris penumpang-penumpang bas tersebut;

(aa) Yang Arif Hakim telah terkhilaf secara fakta dan/atau undang-undang apabila memutuskan untuk membenarkan tuntutan ganti rugi responden mengikut jumlah yang diplidkan seperti mana yang tertera di dalam Appendix B dan C Pernyataan Tuntutan sedangkan jumlah tersebut adalah gabungan daripada ganti rugi am dan khas yang secara jelas bertentangan dengan kehendak mandatory dalam prinsip undang-undang untuk membuktikan ganti rugi khas;

(ab) Yang Arif Hakim terkhilaf secara fakta dan/atau undang-undang apabila memutuskan untuk membenarkan tuntutan ganti rugi berjumlah RM341,000 yang dikatakan dinyatakan di dalam Appendix D sedangkan Appendix D hanya menunjukkan tidak ada sebarang jumlah diplidkan dan senarai tuntutan yang masih *pending*;

(ac) Yang Arif Hakim telah terkhilaf secara fakta dan/atau undang-undang apabila memutuskan untuk membenarkan tuntutan ganti rugi-ganti rugi di Appendix B, C dan RM341,000 tersebut sedangkan responden telah gagal untuk membuktikan semasa perbicaraan. Malahan, adjuster yang dilantik oleh responden mengakui bahawa tugasan mereka adalah setakat mengumpul dokumen sahaja dan bukan menyemak kandungan dan keesahan dokumen; dan

(ad) Yang Arif Hakim telah terkhilaf secara fakta dan/atau undang-undang apabila memutuskan untuk membenarkan tuntutan ganti rugi-ganti rugi di Appendix B, C dan RM341,000 tersebut sedangkan tidak ada sebarang keterangan yang dikemukakan bagi menunjukkan bahawa responden telah membuat bayaran mengikut jumlah yang dinayakan dan/atau penumpang-penumpang dan/atau waris penumpang-penumpang bas tersebut telah menerima bayaran tersebut.

[26] Berdasarkan kepada butiran isu dan alasan-alasan yang dikemukakan oleh defendan ketiga, keempat, kelima dan keenam tersebut, dapat diringkaskan bahawa isu dan alasan-alasan rayuan tersebut meliputi empat perkara berikut:

(a) bahawa plaintif tidak mempunyai locus standi untuk membawa tindakan ini terhadap defendan ketiga, keempat, kelima dan keenam melalui tindakan subrogasi atau dokumen assignment yang diberikan oleh penumpang-penumpang dan/atau waris penumpang-penumpang di mana plaintif telah merekodkan perintah persetujuan di Mahkamah Sesyen Ipoh untuk membayar ganti rugi kepada 16 orang

penumpang-penumpang yang mati akibat kemalangan seperti yang disenaraikan nama-nama mereka di lampiran B penyataan tuntutan terpinda plaintif yang keseluruhannya berjumlah RM1,351,400 dan kepada bayaran sembilan orang penumpang-penumpang yang cedera seperti yang disenaraikan nama-nama mereka di lampiran C pernyataan tuntutan terpinda plaintif keseluruhannya berjumlah RM304,124;

(b) bahawa baki tuntutan oleh sepuluh orang penumpang dan/atau waris penumpang-penumpang terhadap defendan pertama dan plaintif yang nama-nama mereka disenaraikan dalam lampiran D pernyataan tuntutan terpinda plaintif masih 'pending' di Mahkamah Sesyen Ipoh dan belum ada apa-apa bayaran ganti rugi dibayar oleh plaintif terhadap sepuluh orang tersebut. Maka itu hakim bicara khilaf membenarkan dan memerintahkan jumlah RM341,000 dibayar kepada plaintif di bawah lampiran D;

(c) bahawa plaintif memilih dan secara sukarela membayar ganti rugi di bawah polisi insuran yang diisukan oleh plaintif untuk bas AFX 2266 walau pun terdapat isu dan fakta bahawa bas AFX 2266 tersebut telah dibuat ubahsuai oleh defendan pertama sebagai pemililik bas daripada kapasiti 19 penumpang kepada 43 orang penumpang dan *chasis* bas tersebut telah ditukar yang mana terdapat salahnyata (*misrepresentation*) oleh defendan pertama semasa mendapatkan polisi insuran untuk bas AFX 2266 tersebut daripada plaintif. Dengan membuat pilihan untuk membayar ganti rugi dan tidak mempertikaikan tuntutan penumpang dan/atau waris-waris penumpang-penumpang dan memasuki perintah penghakiman persetujuan di Mahkamah Sesyen Ipoh untuk membayar ganti rugi, maka plaintif tidak boleh menggunakan polisi tersebut untuk memaksa defendan ketiga, keempat, kelima dan keenam menanggung rugi plaintif terhadap jumlah bayaran yang telah dikeluarkan oleh plaintif sejumlah RM1,655,524 (RM1,351,400 + RM304,124) dan jumlah ganti rugi bayaran tuntutan yang masih pending di lampiran D pernyataan tuntutan terpinda plaintif; dan

(d) bahawa defendan ketiga, keempat, kelima dan keenam tidak mempuyai tangggungjawab berjaga-jaga sama ada secara common law atau secara tanggungjawab statutori kepada plaintif kerana polisi insuran yang diisukan terhadap bas AFX 2266 adalah suatu hubungan kontrak di antara plaintif sebagai 'insurer' dan defendan pertama sebagai 'insured' yang telah membayar premium insuran di bawah polisi insuran tersebut.

HUJAHAN PERAYU/DEFENDAN

[27] Berdasarkan kepada alasan-alasan rayuan dan hujahan pihak-pihak, isu utama yang perlu diputuskan oleh kami ialah sama ada plaintif mempunyai locus standi untuk membawa tindakan ini terhadap defendan ketiga, keempat,

kelima dan keenam. Jika jawapan kami terhadap isu ini memihak kepada defendan-defendan maka isu dan alasan-alasan lain rayuan ini tidak lagi menjadi signifikan untuk diputuskan.

[28] Peguam kanan persekutuan (PKP) bagi pihak defendan keempat, kelima dan keenam berhujah, dan diterima pakai bersama oleh peguamcara bagi pihak defendan ketiga (Puspakom), bahawa berdasarkan pernyataan tuntutan terpinda dan pliding, plaintif tidak membawa tindakan ini di bawah subrogasi defendan pertama (Sri Murni Tours & Travel Sdn Bhd) yang merupakan pemegang polisi insuran untuk bas AFX 2266. PKP berhujah kausa tindakan plaintif dalam tuntutan ini adalah jelas berasaskan kepada 'Claim Discharge Receipt and Indemnity' di antara plaintif dan penumpang-penumpang atau waris penumpang-penumpang bas AFX 2266. PKP selanjutnya menghujahkan 'assignment' melalui 'Claim Discharge Receipt and Indemnity' pada perenggan 4 tidak memberikan hak mutlak atau secara formal kepada plaintif tetapi sebaliknya menghendaki plaintif membawa tindakan atas nama penumpang-penumpang atau waris penumpang-penumpang. Dengan kata lain 'assignment' tersebut adalah 'conditional assignment' bukan 'absolute assignment'. PKP menghujahkan oleh kerana 'assignment' tersebut tidak formal dan bersyarat, maka 'assignment' sedemikian tidak sempurna dan tidak sah untuk memberi hak kepada plaintif. PKP selanjutnya menghujahkan bahawa hakim bicara terkhilaf apabila memutuskan plaintif mempunyai locus standi untuk membawa tuntutan ini berdasarkan penyerahanhak (*assignment*) oleh penumpang-penumpang dan waris penumpang-penumpang sedangkan 'Claim Discharge Receipt and Indemnity' tersebut menyebutkan bahawa plaintif diberikan hak untuk membawa tindakan atas nama penumpang-penumpang atau waris penumpang-penumpang dan bukan atas nama plaintif sendiri (lihat hujahan bertulis di perenggan 41 peguamcara defendan ketiga dan perenggan 36 hujahan PKP untuk defendan keempat, kelima dan keenam). PKP merujuk kepada keputusan Mahkamah Persekutuan dalam kes *Teo Kim Kien & Ors v Lai Sen & Anor* [1980] 2 MLJ 125 untuk menyokong hujahannya yang memutuskan bahawa pihak insuran tidak mempunyai kausa tindakan atas namanya sendiri di bawah doktrin subrogasi.

[29] Kami meneliti kandungan 'Claim Discharge Receipt and Indemnity' yang diperturunkan oleh hakim bicara di perenggan 69 alasan penghakiman beliau (ms 40 Ikatan Teras Bersama (Jld 1) seperti berikut:

> CLAIM DISCHARGE RECEIPT AND INDEMNITY
>
> I, Mr. Somchai Polanan (Thailand Passport No. 1707721) hereby agree to accept and acknowledge receipt of the sum of RM33,000.00 (RINGGIT MALAYSIA THIRTY THREE THOUSAND ONLY) ('the Settlement Amount') from MULTI-PURPOSE INSURANS BERHAD ('the Company'), the insurer of the

bus bearing registration number AFX 2266 ('the Vehicle') under insurance policy No. V0638890 ('the Policy'), in full and final settlement of all claims and demands that I have, could have or might have had in any way whatsoever directly or indirectly against the Company for or in respect of or in any way related to the injuries, loss and damage whatsoever suffered by me, arising directly from the motor accident on 20 Disember 2010 involving or caused howsoever by the Vehicle on the road leading from Cameron Highlands to Simpang Pulai ('the Accident').

In consideration of the payment of the Settlement Amount, I hereby unconditionally release and discharge the Company from all claims, demand, actions, causes of action, suits, costs whatsoever which I have, have had or may have had, directly or indirectly, against the Company (including but not limited through the Policy) arising from or in any way related to the Accident.

And, I hereby agree to indemnify and hold harmless the Company and their successors in title, against any claim or loss they may suffer as a result of the Settlement Amount being paid to me.

In further consideration of payment of the Settlement Amount, I unconditionally subrogate and/or assign to you, to the event of the Settlement Amount stated above, my rights and remedies in law to recover from any party liable for the loss or damage and you have my authority to, at your own costs, use my name to extent necessary to effectively exercise such rights and remedies and I will furnish you with any and all assistance that you may reasonably require from me. It is understood and agreed that you will indemnify me against any liability costs expenses arising as a direct result of such exercise. (Emphasis added.)

[30] YA hakim bicara setelah membuat rujukan kepada 'Claim Discharge Receipt and Indemnity' 'Claim Discharge Receipt and Indemnity' memutuskan di perenggan 68 alasan penghakiman beliau seperti berikut:

68. In respect of the Defendant's argument that there was no formal assignment of the right of action by the Passengers, I am of the view that the Discharge forms executed by the claimants constitute valid formal assignment of the rights of the claimants.

[31] Selanjutnya pada perenggan 71 alasan penghakiman beliau, hakim bicara memutuskan:

71. The plaintiff, in my view, is clearly clothed with the authority by virtue of the Policy and the Discharge vouchers.

[32] PKP bagi pihak defendan keempat, kelima dan keenam selanjutnya menghujahkan bahawa plaintif telah memilih merekodkan perintah penghakiman persetujuan terhadap tuntutan oleh penumpang-penumpang dan waris penumpang-penumpang secara sukarela walau pun mempunyai pengetahuan bahawa polisi insuran yang diisukan atas bas AFX 2266 diperolehi oleh defendan pertama secara salahnyataan (*misrepresentation*) di mana bas AFX 2266 tersebut telah diubahsuai tempat duduk penumpang

daripada muatan 19 penumpang kepada 43 penumpang dan nombor *chasis* bas telah ditukar usik (*tampered*). PKP oleh itu menghujahkan bahawa plaintif sepatutnya mempertikaikan tanggunggannya di bawah polisi insuran tersebut yang diisukan di bawah salahnyataan dan telah mengambil risiko sendiri apabila membayar ganti rugi secara sukarela. PKP juga menghujahkan oleh kerana defendan ketiga, keempat, kelima dan keenam tidak menjadi pihak-pihak dalam kes tuntutan ganti rugi oleh penumpang-penumpang dan waris penumpang-penumpang dan plaintif juga tidak membawa sama defendan-defendan sebagai pihak-pihak ketiga dalam kes di Mahkamah Sesyen Ipoh, maka persetujuan merekodkan perintah penghakiman persetujuan membayar ganti rugi telah dibuat oleh plaintif sendiri secara unilateral tanpa melibatkan defendan-defendan untuk berpeluang mempertikaikan tuntutan tersebut dan jumlah ganti rugi yang dibayar yang menjadi tuntutan plaintif dalam tindakan ini berasaskan 'subrogasi' atau 'assignment' oleh penumpang-penumpang atau waris penumpang-penumpang.

HUJAHAN RESPONDEN/PLAINTIF

[33] Peguamcara terpelajar bagi pihak plaintif sebaliknya menghujahkan bahawa plaintif mempunyai kausa tindakan dan locus standi membawa tindakan ini berdasarkan 'assignment' oleh penumpang-penumpang atau waris penumpang-penumpang yang telah melepaskan hak mereka kepada plaintif. Peguamcara menghujahkan bahawa berasaskan kepada 'assignment' yang diberikan di bawah 'Claim Discharge Receipt and Indemnity', plaintif boleh membawa tindakan ini atas nama plaintif sendiri. Peguamcara selanjutnya menghujahkan terdapat hubungan kontraktual plaintif selaku penanggung insuran (*insurer*) dan defendan pertama selaku pihak yang dilindungi (*insured*) di mana plaintif bertanggungan membayar ganti rugi kepada mangsa kemalangan berdasarkan terma-terma polisi insurans yang diisukan oleh plaintif kepada defendan pertama untuk bas AFX 2266. Peguamcara merujuk kepada keputusan Mahkamah Agong dalam kes *Malaysian National Insurance Sdn Bhd v Lim Tiok* [1997] 2 MLJ 165 yang memutuskan penghakiman mahkamah terhadap penanggung insuran adalah 'a liability in law'. Peguamcara selanjutnya menghujahkan defendan ketiga, keempat, kelima dan keenam yang tidak menjadi pihak-pihak dalam polisi insuran tersebut tidak mempunyai hak untuk mempertikaikan penyelesaian tuntutan yang dimasuki di antara plaintif dan mangsa kemalangan. Peguamcara juga menghujahkan oleh kerana kausa tindakan plaintif terhadap defendan-defendan ketiga, keempat, kelima dan keenam diasaskan kepada tort kecuaian maka tidak timbul isu locus standi plaintif untuk membawa tindakan ini terhadap defendan-defendan. Peguamcara oleh itu menghujahkan bahawa hakim bicara tidak melakukan kekhilafan apabila memutuskan di perenggan 68 alasan penghakiman beliau bahawa plaintif mempunyai kausa tindakan dan locus standi untuk membawa tindakan ini terhadap defendan ketiga, keempat, kelima dan keenam.

KEPUTUSAN KAMI

[34] Kami bersetuju dengan hujahan oleh peguam kanan persekutuan yang mewakili defendan keeempat, kelima dan keenam serta hujahan oleh peguam terpelajar bagi pihak defendan ketiga. Penelitian kami ke atas dokumen penyerahanhak bertajuk 'Claim Discharge Receipt and Indemnity' yang diberikan oleh penumpang atau waris penumpang terdapat pengataan yang bertulis 'you have my authority to, at your own costs, use my name' dalam perenggan 4 dokumen tersebut. Kewujudan pengataan sedemikian dalam dokumen 'assignment' atau penyerahanhak oleh penumpang-penumpang dan waris penumpang-penumpang jelasnya adalah bersyarat (*conditional*) yang menghendaki bahawa sebarang tindakan yang hendak dibawa oleh plaintif hendaklah dibawa atas nama penumpang atau waris penumpang. Kami bersetuju dengan hujahan defendan-defendan bahawa penyerahanhak atau assignment yang mempunyai syarat sedemikian tidak boleh membentuk satu penyerahanhak atau assignment yang mutlak atau 'absolute' ke atas plaintif. plaintif oleh itu tidak mempunyai hak atau 'vested rights' untuk membawa tindakan ini atas nama plaintif sendiri. Kes-kes keputusan mahkamah atasan seperti *Nouvau Mont Dor (M) Sdn Bhd v Faber Development Sdn Bhd* [1984] 2 MLJ 268 (MP); *Malaysian International Merchant Bankers Bhd v Malaysian Airlines System Bhd* [1982] 2 MLJ 59 (MP); *Hipparion (M) Sdn Bhd v Chung Khiaw Bank Ltd* [1989] 2 MLJ 149 (MA), adalah otoriti yang mengatakan dalam memutuskan sama ada sesuatu dokumen penyerahanhak atau assignment tersebut adalah mutlak (*absolute*) atau sebaliknya; 'to be gathered only from the four corners of the document itself'. Hanya jika penyerahanhak tersebut mutlak (*absolute*) maka plaintif sebagai 'assignee' boleh membawa tindakan di atas nama plaintif sendiri mahupun atas nama penyerahhak (*assignor*). Hakim bicara, dengan hormatnya, telah gagal memberi perhatian dan menimbangkan perkara ini yang sangat signifikan dalam menentukan sama ada plaintif mendapat 'assignment' secara formal/mutlak atau bersyarat. Jelasnya kandungan 'Claim Discharge Receipt and Indemnity' yang mengandungi perkataan 'you have my authority to, at your own costs, use my name' oleh penumpang-penumpang atau waris penumpang adalah bersyarat (*conditional*) dan bukan satu assignment yang mutlak (*not an absolute assignmen*t) di bawah maksud s 4(3) Akta Undang-Undang Sivil 1956. Kami berpendapat plaintif oleh itu tidak boleh membawa tindakan ini atas nama plaintif sendiri yang bertentangan dengan kandungan 'Claim Discharge Receipt and Indemnity' yang menjadi dokumen pegangan plaintif dalam membawa tindakan ini. Kesemua dokumen 'Claim Discharge Receipt and Indemnity' sejumlah 28 baucar pelepasan mempunyai perkataan yang sama iaitu 'you have my authority to, at your own costs, use my name'.

[35] Adalah juga fakta yang jelas bahawa kausa tindakan plaintif ini bukan dan tidak diasaskan oleh plaintif di bawah doktrin subrogasi dalam mana

plaintif mengambilalih hak-hak daripada defendan pertama (*step into the first defendant's shoes*) iaitu pemegang polisi insuran bas AFX 2266. Tuntutan plaintif ialah untuk mendapatkan semula semua bayaran-bayaran yang telah dibuat oleh plaintif ke atas penumpang dan waris penumpang di mana plaintif telah membuat bayaran setelah perintah penghakiman persetujuan dimasukkan yang keseluruhannya berjumlah RM1,656,524. Jelasnya, plaintif membawa tindakan ini di bawah dokumen 'Claim Discharge Receipt and Indemnity' yang diberikan oleh penumpang atau waris penumpang. Malahan plaintif telah juga menamakan SK Murni Tours & Travel Sdn Bhd pemegang polisi insuran bas AFX 2266 sebagai defendan pertama dalam tindakan ini. Hakim bicara telah membenarkan tuntutan plaintif tersebut di bawah prinsip 'indemnification'. Selain jumlah RM1,656,524 tersebut yang dibenarkan, hakim bicara juga telah membenarkan tuntutan plaintif sejumlah RM341,000 lagi untuk bayaran tuntutan penumpang-penumpang dan waris penumpang yang kes tuntutan mereka di Mahkamah Sesyen Ipoh masih *pending* ketika tindakan ini difailkan oleh plaintif seperti yang tersenarai dalam lampiran D pernyataan tuntutan terpinda plaintif, yang kemudiannya semasa prosiding berjalan dikatakan sebagai telah diselesaikan (*settled*) (lihat perenggan 136 dan 137 alasan penghakiman di ms 179 bawah Ikatan Teras Bersama (Jld 1).

[36] Berbalik semula kepada 'Claim Discharge Receipt and Indemnity' yang menjadi asas hujahan plaintif bahawa plaintif mempunyai locus standi untuk membawa tindakan ini. Pada pengamatan kami ke atas 'Claim Discharge Receipt and Indemnity' tersebut, penyerahanhak oleh penumpang atau waris penumpang kepada plaintif adalah dibuat secara bersyarat kerana terdapatnya pengataan 'you have my authority to, at your own costs, use my name', maka 'assignment' tersebut tidak mutlak (*absolute*) dan dengan itu tidak boleh membentuk assignment yang formal untuk secara sah digunakan oleh plaintif untuk membawa tindakan ini terhadap defendan ketiga, keempat, kelima dan keenam. Oleh kerana asas tuntutan plaintif adalah bergantung kepada 'Claim Discharge Receipt and Indemnity' yang didakwa oleh plaintif sebagai penyerahanhak oleh penumpang-penumpang atau waris penumpang-penumpang, yang mana 'Claim Discharge Receipt and Indemnity' tidak memberikan hak kepada plaintif untuk membawa tindakan atas nama plaintif sendiri, maka kami juga memutuskan bahawa plaintif juga tidak boleh menggunakan 'Claim Discharge Receipt and Indemnity' tersebut sebagai memberi hak kepada plaintif untuk membawa tindakan tort kecuaian terhadap defendan ketiga, keempat, kelima dan keenam kerana kausa tindakan plaintif adalah bergantung sepenuhnya kepada 'Claim Discharge Receipt and Indemnity' yang cacat (*defective*) dan tidak sah untuk menjadi penyerahanhak yang formal atau mutlak (*absolute*). Plaintif juga berada dalam kedudukan yang 'remote' untuk membawa tindakan tort kecuaian terhadap defendan ketiga, keempat, kelima dan keenam yang mana defendan-defendan tersebut tidak mempunyai apa-apa kewajipan atau tanggungan kontraktual untuk berjaga-jaga (*duty of care*) terhadap plaintif sebagai penanggung insuran di

bawah polisi yang diisukan oleh plaintif kepada defendan pertama. Seperti yang diputuskan oleh Mahkamah Persekutuan dalam kes *Teo Kim Kien & Ors v Lai Sen & Anor* bahawa 'the insurer has no cause of action on his own'. Dengan kata lain plaintif tidak mempunyai kausa tindakan atas namanya sendiri.

[37] Berasaskan kepada alasan-alasan yang kami huraikan di atas, kami dapati dan memutuskan bahawa plaintif tidak mempunyai locus standi untuk membawa tindakan ini terhadap defendan ketiga, keempat, kelima dan keenam untuk menuntut kembali bayaran yang telah dibuatnya di bawah perintah persetujuan bersama yang dimasuki oleh plaintif dan penumpang-penumpang atau waris penumpang-penumpang bas AFX 2266. Di atas keputusan kami terhadap isu utama berkaitan locus standi ini, maka kami tidak berhasrat membincangkan dengan terperinci isu liabiliti yang dipertanggungjawabkan ke atas defendan ketiga, keempat, kelima dan keenam yang pada pendapat kami gugur dengan sendirinya.

KESIMPULAN

[38] Sebagai kesimpulan, kami sebulat suara berpendapat rayuan oleh defendan ketiga, keempat, kelima dan keenam ini mempunyai merit. Di dalam membuat keputusan ini, kami telah memberi pertimbangan prinsip undang-undang mantap bahawa mahkamah atasan wajar menahan diri daripada bercampurtangan dengan dapatan fakta yang dibuat oleh hakim bicara. Kami dapati untuk rayuan ini terdapat alasan yang kukuh untuk kami bercampurtangan terhadap dapatan dan keputusan YA hakim bicara yang kami dapati jelas terdapat kesilapan dan salaharahan yang material (*plainly wrong*) dalam isu *locus standi* plaintif.

[39] Rayuan oleh defendan ketiga di kes *Rayuan No 424* dan rayuan oleh defendan keempat, kelima dan keenam di kes *Rayuan No 95* oleh itu dibenarkan dengan kos masing-masingnya di mahkamah ini dan di Mahkamah Tinggi sebanyak RM100,000 kepada defendan ketiga tertakluk kepada alokatur, dan RM100,000 kepada defendan keempat, kelima dan keenam tanpa alokatur. Perintah Mahkamah Tinggi bertarikh 21 Februari 2017 dengan ini diketepikan.

Rayuan-rayuan dibenarkan.

Dilaporkan oleh Nabilah Syahida Abdullah Salleh